Deutscher Bundestag **Drucksache 18/12948**

18. Wahlperiode 28.06.2017

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Antrag

der Abgeordneten Cem Özdemir, Dr. Anton Hofreiter, Oliver Krischer, Stephan Kühn (Dresden), Kerstin Andreae, Dieter Janecek, Dr. Thomas Gambke, Matthias Gastel, Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms, Annalena Baerbock, Harald Ebner, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Christian Kühn (Tübingen), Steffi Lemke, Nicole Maisch, Peter Meiwald, Friedrich Ostendorff, Corinna Rüffer, Dr. Julia Verlinden und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Emissionsfreier Mobilität zum Durchbruch verhelfen – Mit sauberen Autos Wettbewerbsstärke, Wertschöpfung und Arbeitsplätze in der Automobilwirtschaft erhalten

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Deutschland hat große Innovationen für die Mobilität hervorgebracht, etwa mit der Erfindung des Fahrrads, der Elektrolokomotive oder der Entwicklung des Automobils. Die Bundesrepublik verfügt über eines der dichtesten Schienennetze und in vielen Regionen über gute Nahverkehrsangebote. Spitzenprodukte, die im Bereich der deutschen Automobil-, Bahn- und Luftfahrtindustrie entstehen, setzen weltweite Standards. Unser Wohlstand hängt davon ab, dass wir weiterhin die besten Mobilitätslösungen und -technologien hervorbringen. Deutschland muss das Land sein, das auch für das 21. Jahrhundert die Mobilität erfindet.

Unsere alltägliche Mobilität verändert sich. Damit verändern sich auch die Ansprüche an das Auto, an die Automobilwirtschaft und an die Politik: Das Auto von morgen fährt mit erneuerbarer Energie, leise, sicher und schadstofffrei – unabhängig von Benzin oder Diesel. Es ist vernetzt, zunehmend selbstfahrend und kombinierbarer Teil der Reisekette. Aber nicht nur die sogenannte Hardware, also das Auto, wird sich technisch erheblich verändern. Das Auto wird öfter geteilt und dadurch effizienter genutzt. Individuelle Mobilität wird zunehmend als Kombination verschiedener Mobilitätsangebote realisiert werden.

Als Leitplanken für das Verkehrsgeschehen geben Lebensqualität sowie Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutz die Richtung vor und lösen ein veraltetes Denken ab, das die Grenzen unseres Planeten ignoriert. Mit Verkehrsmitteln, in denen sich die Welt immer weiter in Megastaus, Dauersmog und Klimakrise manövriert, kommen wir nicht weiter. Der volkswirtschaftliche Schaden ist zu hoch. Es ist Zeit für eine Verkehrswende, die die Dominanz fossil betriebener Fahrzeuge auf unseren Straßen beendet und den Ressourcen- und Flächenbedarf des Verkehrs verringert.

Um eine lebenswerte Welt für alle zu bewahren, hat sich die Weltgemeinschaft im Pariser Klimaschutzabkommen darauf verpflichtet, die Erderwärmung auf unter zwei Grad zu begrenzen. Für Deutschland heißt das, dass der Verkehrssektor bis 2050 nahezu klimaneutral unterwegs sein muss.

Die Automobilwirtschaft in Deutschland ist eine stark exportorientierte Branche. Mit jährlichen Exportquoten von rund 75 Prozent betrifft sie internationale Veränderungen unmittelbar. Autos aus deutscher Produktion werden Mobilitätsgarant und Exportschlager bleiben, wenn sie mit klimafreundlichen Antrieben und auf Basis erneuerbarer Energien fahren.

Um ihre Wettbewerbsstärke zu sichern, muss die deutsche Automobilwirtschaft bei der Energie- und Antriebswende sowie rund um die Megatrends Digitalisierung, Sharing Economy und automatisiertes Fahren eine Führungsposition erlangen. Hier liegen Potentiale für neue Geschäftsfelder, Innovationen und zusätzliche Wertschöpfung. Vorne bleiben die Unternehmen, die diese Trends zu Erfolgsmodellen machen und moderne Mobilitätsprodukte und -dienstleistungen anbieten. Aufgabe der Politik ist es, einen klaren und verlässlichen Ordnungs- und Investitionsrahmen vorzugeben, der diese Entwicklungen unterstützt, Experimentierräume schafft und den Marktzugang auch für neue Player, die etablierte tarifliche Standards und Arbeitsbedingungen beachten, eröffnet.

Die Märkte stellen bereits auf moderne Mobilität um. China wird als größter Absatzmarkt der Welt eine Quote für Elektroautos einführen. Schon im vergangenen Jahr wurden in China rund eine halbe Million E-Autos verkauft, jedes zweite E-Auto weltweit wird zurzeit in China zugelassen. In zahlreichen Ländern wird der Ausbau der Elektromobilität gezielt vorangetrieben und insbesondere in Städten wird an modernen Mobilitätskonzepten gearbeitet. In den USA hat ein Autohersteller, der ausschließlich in batterieelektrische Antriebe investiert, zwischenzeitlich eine höhere Marktkapitalisierung erreicht als die traditionellen US-Autobauer, obwohl noch keine Gewinne eingefahren werden.

Aus Gründen des Klimaschutzes hängt am fossilen Verbrennungsmotor und an Autos mit hohen Kraftstoffverbräuchen ein Verfallsdatum. Die deutsche Automobilindustrie hat sich in den vergangenen Jahrzehnten in eine einseitige Abhängigkeit von fossilen Verbrennungsmotoren und insbesondere der Dieseltechnologie gewirtschaftet. Der Abgasskandal um manipulierte Abgastests offenbart, dass Autohersteller einen immer höheren technischen und finanziellen Aufwand betreiben müssten, um Abgase von giftigen Schadstoffen zu reinigen

Die Bundesregierung trägt für die Abhängigkeit vom fossilen Verbrennungsmotor eine große Verantwortung. Sie versäumt seit Jahren, die notwendigen Voraussetzungen für emissionsfreie Mobilität zu schaffen. Weil die Bundesregierung weiterhin verbrauchsstarke und hochmotorisierte Fahrzeuge auf dem deutschen Automobilmarkt subventioniert, verfehlt sie ihr eigenes Ziel, bis 2020 eine Million Elektrofahrzeuge auf die Straße zu bringen. Die Europäische Kommission hat eine Strategie für emissionsfreie Mobilität vorgelegt, und der Bundesrat hat sich dafür ausgesprochen, ab dem Jahr 2030 nur noch emissionsfreie PKW neu zuzulassen.

Bei den Beschäftigten in der Automobil- und Zulieferwirtschaft wächst die Sorge um die Zukunftsfähigkeit des Produktionsstandorts Deutschland. Um Arbeitsplätze langfristig zu erhalten und neue zu schaffen, fordert etwa die IG Metall, statt der bisherigen Abwehrhaltung eine neue Offensivstrategie gegenüber umweltpolitischer Regulierung einzunehmen. In der Tat hat die Automobilwirtschaft in der Vergangenheit immer wieder durch ihre hohe Innovationskraft bewiesen, dass Deutschland zum Schaufenster der besten Umwelt- und Effizienztechnologien werden kann.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Die ökologische Modernisierung des Verkehrssektors ist eine große Chance. Jetzt braucht es eine industriepolitische Strategie für Deutschland, um sie zu einem Erfolg für Unternehmen und Beschäftigte, für Verbraucherinnen und Verbraucher, für Klima und Umwelt zu machen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. eine verkehrspolitische Strategie für Deutschland vorzulegen, mit der sichergestellt wird, dass der Verkehrssektor seine Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2030 um 40 Prozent gegenüber dem Jahr 1990 verringert und bis zum Jahr 2050 treibhausgasneutral wird; dafür wird es nötig sein, ab 2030 ausschließlich Autos mit abgasfreiem Antrieb neu zuzulassen. Bis dahin sind die notwendigen steuerlichen, fiskalischen und infrastrukturellen Voraussetzungen zu schaffen. Für diejenigen, die dann noch ein Diesel- oder Benzinfahrzeug soll sich dadurch nichts ändern;

2. sich auf europäischer Ebene für die Fortentwicklung wirksamer und ambitionierter Verbrauchs- und CO_2-Flottengrenzwerte für das Jahr 2025, die Einführung von Verbrauchstests im Realbetrieb und die Besteuerung von Kraftstoffen nach ihrem CO_2-Gehalt einzusetzen;

3. alle Subventionen für klimaschädliche Kraftstoffe im Verkehrssektor auf den Prüfstand zu stellen und ein Szenario für ihren schrittweisen Abbau vorzulegen;

4. die Besteuerung von Dienstwagen in Deutschland an den CO_2-Ausstoß zu koppeln;

5. den Kommunen mit der Einführung einer blauen Plakette eine bundesweit einheitliche Möglichkeit zu geben, den Straßenverkehr zum Schutz der Gesundheit ihrer Bürgerinnen und Bürger zu regulieren. Fahrzeuge, die die Schadstoffgrenzwerte für die blaue Plakette einhalten, haben weiter freie Fahrt in innerstädtische Bereiche. Der Bund muss sich schnellstmöglich für eine Nachrüstung schmutziger Diesel einsetzen und die Voraussetzungen und Rahmenbedingungen für die technische Nachrüstung schaffen;

6. die Kaufprämie für Elektroautos in ein Bonus-Malus-System in der Kraftfahrzeugsteuer zu überführen, um einen starken Anreiz für den Kauf emissionsarmer Pkw zu setzen;

7. für Flotten- und Fuhrparkbetreiber darauf hinzuwirken, dass die Beschaffungsbedingungen für E-Autos verbessert werden, um höhere Stückzahlen in den Markt zu bringen und eine Beschaffungsoffensive für Elektrofahrzeuge in öffentlichen Fuhrparks (z.B. Müll- und Kehrfahrzeuge) aufzulegen, damit die öffentliche Hand schnellstmöglich vorangeht und seine Beschaffung auf moderne Elektromobilität umstellt;

8. Experimentierräume für neue Mobilität deutlich auszubauen, in denen Ride-Selling-Modelle und nachfragegesteuerter Öffentlicher Verkehr im Wettbewerb unterschiedlicher Akteure ermöglicht werden. Dabei sind

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

die Regelungen des Personenbeförderungsgesetzes einer kritischen Bestandsprüfung unter Wahrung von Sozial- und Arbeitsstandards zu unterziehen;

9. die Chancen der neuen Mobilitätsmärkte für Gründungen, Startups und innovative KMU zu eröffnen, indem ein einfach zugängliches Gründerkapital und unbürokratischere Regeln für Gründer und junge Unternehmen eingeführt, der Zugang zu Wagniskapital verbessert und ein steuerlicher Forschungsbonus eingeführt werden;

10. das Bundesprogramm für die Errichtung von Ladeinfrastruktur auszuweiten, klare Regelungen für diskriminierungsfreies und anbieterübergreifendes Laden an allen öffentlichen Ladesäulen einzuführen und das Wohneigentums- und Mietrecht zu ändern, sodass E-Auto-Fahrer die Installation von Lademöglichkeiten in Tiefgaragen und in Mehrfamilienhäusern leichter durchsetzen können;

11. gemeinsam mit der Automobil- und Zulieferindustrie einen „Zukunftspakt Batteriezellentechnologie“ zu verabreden, um diese für die automobile Wertschöpfung zentrale Kompetenz am Industriestandort Deutschland aufzubauen und langfristig zu sichern;

12. gemeinsam mit den Sozialpartnern in der Automobilindustrie einen Zukunftspakt „Fit für die E-Zukunft“ zu vereinbaren, der auch gute Entlohnungs- und Arbeitsbedingungen umfasst, um die Beschäftigten in der Automobilindustrie beim Wandel hin zu einer emissionsfreien, vernetzen und digitalen Mobilität mitzunehmen.

Berlin, den 27. Juni 2017

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.